

## 船舶事故調査報告書

平成23年3月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 山 本 哲 也  
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成22年8月7日（土） 13時30分ごろ
発生場所	愛知県蒲郡市にあるマリーナ入口防波堤 三河港ラグナマリーナ海陽西防波堤灯台から真方位006° 110m付近 （概位 北緯34° 48.3′ 東経137° 16.9′）
事故調査の経過	平成22年10月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	水上オートバイ ライジングプラス、0.1トン 240-60619愛知、個人所有 3.27m×1.07m×0.43m、FRP ガソリン機関、75kW、平成19年1月（製造年月）
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年7月25日 免許証交付日 平成18年7月25日 （平成23年7月24日まで有効）
死傷者等	負傷 2人（船長及び同乗者）
損傷	船首部大破及びハンドルバー折損（廃船）
事故の経過	本船は、船長が同乗者を前部座席に乗せ、三河港内の三河大島周辺水域で航走したのち、蒲郡市にあるマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）の入口付近に向け、約50km/hの速力で北西進した。 船長は、‘本件マリーナ入口の北側防波堤’（以下「本件防波堤」という。）まで約50mのところ接近したとき、スロットルレバーを緩めて減速しようとしたが、減速させることができず、また、ハンドルバーを操作して旋回させることもできなかった。 本船は、平成22年8月7日13時30分ごろ、本件防波堤にほぼ同じ針路及び速力で衝突した。 同乗者及び船長は、衝突の衝撃で落水したが、付近を航行中のヨットに救助されて病院に搬送され、同乗者が右橈骨遠位端骨折、船長が右手首靭帯損傷と診断された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期
その他の事項	本件マリーナの入口は、三河港ラグナマリーナ海陽西防波堤灯台がある防波堤の東端部と、その北方約80m隔てたところにある本件防波堤の南

	<p>西端部とによって形成されている。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、同乗者がスロットルレバーを引いたときに生じる同レバーとハンドルバーとの隙間（以下「本件隙間」という。）に右手小指を置いていたため、スロットルレバーを緩めようとしたときに同乗者の小指が本件隙間に挟まり、同レバーを緩めることができず、本船を減速させることができなかった。また、船長は、このとき、同乗者が恐怖を感じて両腕を強く突っ張った状態でハンドルバーを押さえていたため、同バーを操作することができず、本船を旋回させることができなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、三河港において、本件マリーナの入口付近に向けて北西進中、本件防波堤に接近したとき、減速することも、旋回することもなく、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、本船が北西進中、本件隙間に右手小指を置いていたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件防波堤に接近したとき、スロットルレバーを緩めて減速しようとしたが、同乗者の指が本件隙間に挟まったため、同レバーを緩めることができなかったものと考えられる。また、ハンドルバーを操作して旋回しようとしたが、同乗者が両腕を突っ張った状態でハンドルバーを押さえていたため、同バーを操作することができなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者を後部座席に乗せていれば、本事故の発生を防止できたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、三河港において、本件マリーナの入口付近に向けて北西進中、本件防波堤に接近したとき、船長が、スロットルレバーを緩めて減速しようとしたが、前部座席に座っていた同乗者の小指が本件隙間に挟まり、また、ハンドルバーを操作して旋回しようとしたが、同乗者が両腕を突っ張った状態でハンドルバーを押さえていたため、減速することも、旋回することもできず、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	